

ELABORATO

SdF_Int2_RI

**RELAZIONE
ILLUSTRATIVA**



Concorso Internazionale di progettazione

INTERO CORPO DOCUMENTALE DELL'OFFERTA TECNICA

ELENCO ELABORATI

RG Relazione sintetica con descrizione della proposta

MASTER PLAN

DPRT Documento Programmatico di Rigenerazione Territoriale

TAV_MP1 Planimetria generale dell'intero sistema costiero provinciale raffigurante la sintesi conoscitiva (punti di forza e debolezza)

TAV_MP2 Planimetria generale dell'intero sistema costiero provinciale raffigurante la sintesi interpretativa (opportunità e rischi)

TAV_MP3 Planimetria generale dell'intero sistema costiero provinciale raffigurante l'insieme organico ed integrato delle proposte

INTERVENTI PUNTUALI

Intervento puntuale 1
Sito: Margherita di Savoia

SdF_Int1_RI	Relazione Illustrativa
SdF_Int1_RT	Relazione Tecnica
SdF_Int1_RPA	Studio di Pre-fattibilità Ambientale e Analisi Costi Benefici
SdF_Int1_QE	Calcolo sommario della spesa e Quadro Economico
TAV_1/2_IP1	
TAV_2/2_IP1	

Intervento puntuale 2
Sito: Barletta

SdF_Int2_RI	Relazione Illustrativa
SdF_Int2_RT	Relazione Tecnica
SdF_Int2_RPA	Studio di Pre-fattibilità Ambientale e Analisi Costi Benefici
SdF_Int2_QE	Calcolo sommario della spesa e Quadro Economico
TAV_1/2_IP2	
TAV_2/2_IP2	

Intervento puntuale 3
Sito: Trani

SdF_Int3_RI	Relazione Illustrativa
SdF_Int3_RT	Relazione Tecnica
SdF_Int3_RPA	Studio di Pre-fattibilità Ambientale e Analisi Costi Benefici

SdF_Int3_QE Calcolo sommario della spesa e Quadro Economico
TAV_1/2_IP3
TAV_2/2_IP3

Intervento puntuale 4
Sito: Bisceglie

SdF_Int4_RI Relazione Illustrativa
SdF_Int4_RT Relazione Tecnica
SdF_Int4_RPA Studio di Pre-fattibilità Ambientale e Analisi Costi Benefici
SdF_Int4_QE Calcolo sommario della spesa e Quadro Economico
TAV_1/2_IP4
TAV_2/2_IP4

Intervento puntuale 5
Sito: Fascia costiera

SdF_Int5_RI Relazione Illustrativa
SdF_Int5_RT Relazione Tecnica
SdF_Int5_RPA Studio di Pre-fattibilità Ambientale e Analisi Costi Benefici
SdF_Int5_QE Calcolo sommario della spesa e Quadro Economico
TAV_1/2_IP5
TAV_2/2_IP5

CONTENUTI

1. INTRODUZIONE	1
1.1 Intervento puntuale 2: Barletta	4
1.2 Le caratteristiche del sito	5
1.3 Descrizione della proposta progettuale	7
2. SCELTA DELLE ALTERNATIVE	10
2.1 Anamnesi.....	10
2.2 Diagnosi.....	10
2.3 Cura.....	10
3. PROGETTO DELLA SOLUZIONE SELEZIONATA	12
3.1 Creazione di ciglia e colline sopraelevate	12
3.2 Sistemazione a verde del Parco del Castello	12
3.3 Servizi e attrezzature del Porto Turistico.....	14
3.4 Parcheggio multipiano interrato	15
3.5 Rigenerazione dell'area di "Porta Marina"	15
3.6 Pista ciclabile	16
4. LE ULTERIORI OPERE PER LA FRUIZIONE DEI LUOGHI.....	17
4.1 La <i>vision</i> futura: gli interventi di attrezzatura e mitigazione.....	17
4.2 I materiali costruttivi sostenibili.....	18
5. ASPETTI ECONOMICO FINANZIARI.....	21
5.1 Stralci funzionali e cronoprogramma.....	21
5.2 Quadro economico	21
5.3 Ulteriori fonti di finanziamento.....	22

IMMAGINI

Figura 1: Barletta, disegnatore anonimo, 1586, Bibl. Angelica di Roma	1
Figura 2: <i>J.P. Hackert</i> - dipinto rappresentante il porto di Barletta - 1790.....	2
Figura 3: PTCP - Tavola C.1 Sistema dell'armatura infrastrutturale.....	6
Figura 4: la porta di accesso a piazza Marina (fonte Google)	7
Figura 5: Vista aerea di progetto	12
Figure 6: Abaco del verde	14
Figura 7: Vista di progetto	15
Figure 8: Vista aerea di progetto	17

1. INTRODUZIONE

La strategia ambientale di progetto per la rigenerazione della fascia costiera della Provincia BAT si fonda su un assunto semplice: restaurare il delicato equilibrio del paesaggio che fino all'inizio degli anni '50 (datazione fogli IGM allegati) caratterizzava l'originario limite fra terra e mare. Una serie di interventi di modifica rilevante della costa, generati da fattori economici e infrastrutturali, hanno alterato profondamente l'andamento del profilo costiero generando ulteriori dinamiche di forte erosione ovvero di ampia espansione a mare della costa.

L'utilizzazione balneare, produttiva e commerciale diffusa della costa da parte delle comunità insediate sul mare o immediatamente retrostanti ha provocato un'ulteriore occupazione di fasce frontaliere con un'edilizia residenziale stagionale priva di qualità ovvero con edifici strumentali che hanno indotto anche una limitazione dell'accesso pubblico al mare, privatizzando ampi tratti di costa. La zona costiera antistante il Castello di Barletta (come da rappresentazioni storiche di cui la più celebre è il dipinto di *J.P.Hackert* del 1790) è stata alterata dalla costruzione del Porto commerciale e dal lungomare che hanno allontanato il mare dal maniero.



Figura 1: Barletta, disegnatore anonimo, 1586, Bibl. Angelica di Roma



Figura 2: *J.P. Hackert* - dipinto rappresentante il porto di Barletta - 1790

I temi di rigenerazione della costa che sono stati affrontati riguardano in genere la possibilità di ricongiungere la terra con il mare attraverso interventi di ricucitura ambientale paesaggistica congrui e sostenibili nei siti diversi affrontati come casi studio collegati fra loro da una nuova percorribilità lenta e di valore paesaggistico. Gli interventi di rigenerazione fanno riferimento a tecniche di ingegneria ambientale e naturalistica poco invasive che si fondano anche su principi di un'economia circolare e sostenibile.

Obiettivo degli interventi di ricucitura ambientali è quello del ripristino ove possibile del profilo originario della costa ovvero di raggiungere un nuovo equilibrio sostenibile fra terra e mare che permetta l'utilizzazione contemporanea della costa come fascia di spazio pubblico destinata alla balneazione e alle attività sportive e di tempo libero, mantenendo insediate attività produttive legate all'economia del porto commerciale (accessibilità merci), integrate dalle potenzialità di un nuovo porto turistico da realizzarsi nell'ambito del Piano regolatore del Porto. Le modalità sostenibili di mitigazione del traffico veicolare e commerciale di accesso al porto, di fronte al Castello riguardano sia la dissimulazione delle vie di accesso che la rigenerazione dell'area di Porta Marina e dei Giardini sotto le mura, alla ricerca di un nuovo equilibrio ambientale fra mare, terra e Castello.

Allo stesso tempo i temi progettuali specifici sono trattati anche come "casi studio" per inserire a livello progettuale delle innovazioni di processo e di materiali atte a garantire il corretto sviluppo del territorio vocato a un'ampia gamma di utilizzazioni turistiche e ricettive

L'identità dei luoghi e la conoscenza dei materiali tradizionali in uso da secoli saranno le idee guida del progetto di rigenerazione.

Sulla base dell'analisi dei problemi di degrado fisico e disagio abitativo e socio-economico contenuti nelle recenti analisi di conoscenza e previsioni di assetto della pianificazione comunale vigente in materia di Rigenerazione Urbana e Pianificazione delle Coste ed in coerenza con gli indirizzi dettati dal Documento Regionale di Assetto Generale (DRAG), dal Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR) e dal Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), il DPRT ha individuato parti significative di città o sistemi urbani (AMBITI STRATEGICI E SPAZIALI, selezionati tra gli APRU del PTCP) che richiedano interventi prioritari di riqualificazione, promuovendo iniziative che assicurino la partecipazione civica e il coinvolgimento di altri enti e delle forze sociali, economiche e culturali nella elaborazione e attuazione dei programmi.

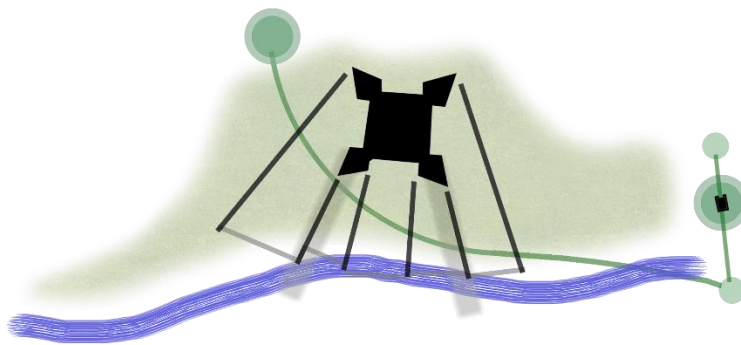


Figura 1: *Concept* di progetto

Costituiscono gli AMBITI STRATEGICI TEMATICI di riferimento del DPRT:

A | MOBILITA' SOSTENIBILE (via terra e via mare):

Creazione della rete di Mobilità ciclistica e ciclopedonale: l'attuazione del sistema infrastrutturale per la mobilità dolce del PPTR. Creazione di una nuova visione sistemica degli approdi e dei porti turistici (integrazione di porto-pesca-cantieristica leggera) della BAT visti anche nella cornice del nuovo sistema di mobilità alternativa impostata sulle vie d'acqua (metrò-mare).

B | RIQUALIFICAZIONE ECOLOGICA:

Interventi di Rinaturalizzazione e rigenerazione ecologica del *waterfront*.

C | DIFESA DELLA COSTA:

Interventi di difesa delle coste alte e basse da fenomeni di erosione, compresi ripascimenti, messa in sicurezza di falesie, tutela e valorizzazione di geositi costieri ed emergenze geologiche.

D | QUALITA' DELLE ACQUE:

Il potenziamento delle funzioni ecologiche dei sistemi naturali costieri e retro-costieri anche per funzioni auto-depurative, la deframmentazione delle connessioni ecologiche lungo i corridoi ecologici tra le aree naturali protette disposte sulla costa e quelle, all'interno; azioni sulla depurazione dei liquami, riduzione, riuso stoccaggio in agricoltura.

E | RETE SMART:

Creazione di una rete immateriale *smart* per le connessioni e messa in rete di informazioni, servizi e funzioni con l'ausilio di nuove tecnologie, *ICT Internet of things*.

F | SERVIZI MULTIFUNZIONALI:

Creazione di una rete di servizi multifunzionali per tutto l'ambito costiero localizzati in strutture leggere, ecosostenibili e amovibili (multimodali, mix funzionale) che consentano anche una rigenerazione efficace nello scambio tra comuni costieri e comuni dell'entroterra.

1.1 Intervento puntuale 2: Barletta

Nel Documento di Indirizzo per la redazione del *Masterplan* allegato al bando sono individuate alcune aree, appartenenti agli Ambiti Provinciali di Rigenerazione Urbana (APRU) del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), che sono l'oggetto dei progetti di rigenerazione.

Nel caso di Barletta l'APRU è il n. 7 denominato "Zona retro - porto turistico".

Nella medesima scheda sono indicati anche i possibili indirizzi di intervento:

- implementazione dell'offerta attraverso il potenziamento del porto turistico come nodo intermodale di scambio con il trasporto pubblico su gomma, su ferro e ciclo-pedonale (Sistema infrastrutturale per la mobilità dolce);
- tutela e valorizzazione degli elementi caratterizzanti i *waterfront* e le relazioni fisiche e visive tra insediamento e paesaggio marino (lungomare, i percorsi lungo le mura, ecc.);
- salvaguardia della *mixité* funzionale e sociale dei quartieri portuali storici (Valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri);

- restauro del patrimonio edilizio storico attraverso l'uso di materiali, tecniche e tipologie costruttive locali ecocompatibili (Valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri);
- riqualificazione e conversione di quelle aree in conflitto con i vincoli PAI.

1.2 Le caratteristiche del sito

L'Ambito di intervento è situato nel centro urbano di Barletta, in stretta relazione con il porto commerciale e con il tessuto compatto del centro storico e urbano.



Figura 2: foto area dell'esistente (fonte Google earth)

Nel Piano Regolatore è prevista la realizzazione di un porto turistico localizzato ad Est rispetto al porto commerciale esistente, di cui si sceglie di assumere la previsione. La viabilità portuale attuale prevede la movimentazione dei mezzi pesanti verso Ovest, in direzione del lungomare Pietro Mennea. La viabilità urbana, invece, avviene in tutte le direzioni, provocando episodi di intasamento delle strade esistenti nelle ore di punta, dovuti alla compresenza di mezzi di varia entità. Nelle previsioni future, contenute nel Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), si è scelto di direzionare la viabilità portuale verso Est e di proseguirla sfruttando il sedime della vecchia linea ferroviaria. La finalità è quella di disimpegnare il traffico commerciale da quello turistico.

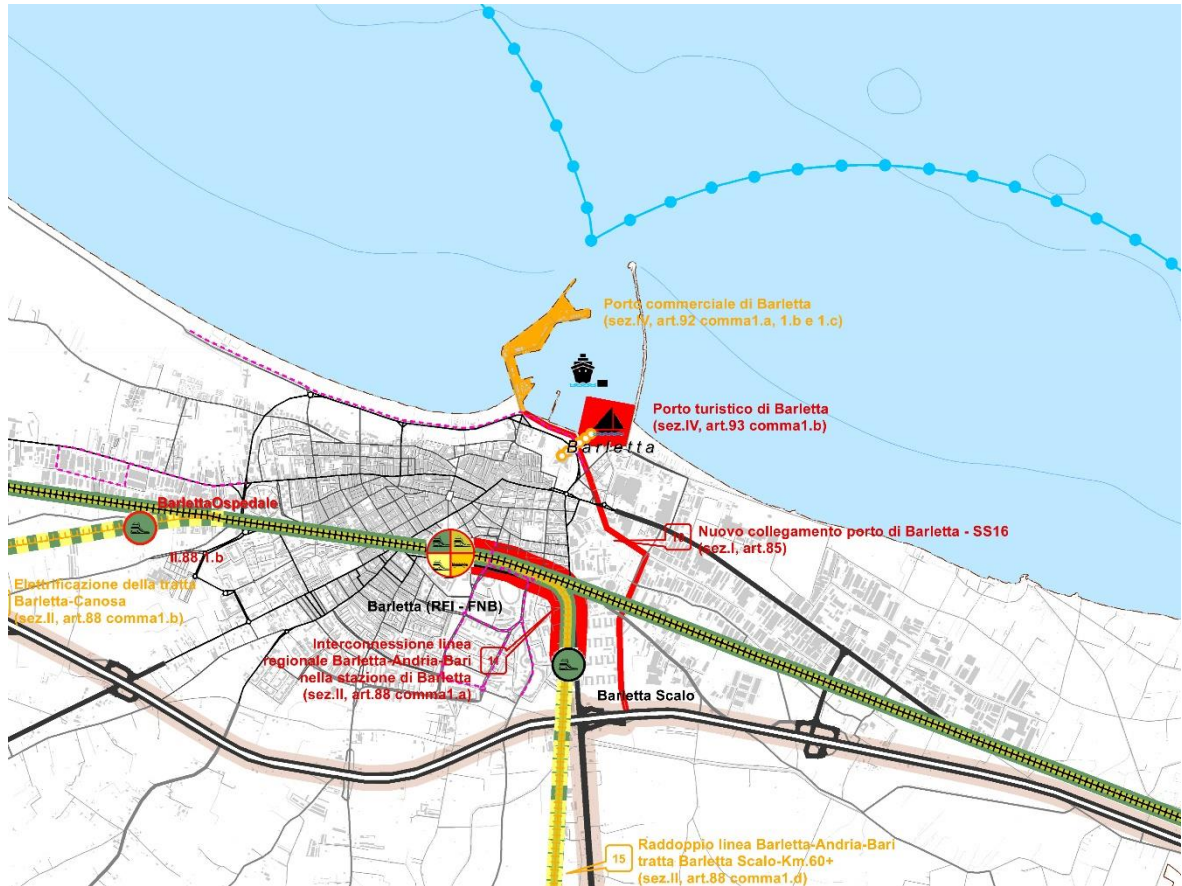


Figura 3: PTCP - Tavola C.1 Sistema dell'armatura infrastrutturale

Tale previsione, però, crea un problema di forte alterazione paesaggistica del tratto costiero nella zona prospiciente il Porto commerciale davanti al Castello, separato fisicamente e visivamente dal mare tramite la viabilità urbana e camionale di accesso al porto. La questione è già attualmente visivamente presente, è quindi necessario “restituire il Castello al mare e alla città”.

L'intervento previsto tiene, inoltre, conto della condizione attuale di Piazza Marina: la porta di accesso è visivamente occultata dalla presenza di volumi incongrui e in pessimo stato di conservazione.



Figura 4: la porta di accesso a piazza Marina (fonte Google)

1.3 Descrizione della proposta progettuale

A seguito di sopralluogo è stato verificato l'attuale stato di alterazione paesaggistica del tratto costiero nella zona prospiciente il Porto commerciale davanti al Castello, separato fisicamente e visivamente dal mare tramite la viabilità urbana e camionale di accesso al porto.

L'ipotesi progettuale riguarda LA RIGENERAZIONE MORFOLOGICA E IL RIASSETTO FUNZIONALE dell'area del Castello verso il mare/porto e la sistemazione a Parco dell'area sotto le mura e della zona intorno alla Porta a Mare, attraverso tecniche di ri-copertura e dissimulazione delle strade veicolari fronte Castello, finalizzate al restauro del paesaggio ed al ripristino dell'assetto storicamente consolidato.

Questa visione è strategicamente orientata alla valorizzazione e allo sviluppo sostenibile della fascia costiera lungomare (porto turistico, parco delle mura e del Castello cicloturismo e passeggiate lungomare) dell'area che rappresenta uno dei luoghi più caratteristici ed identitari fra il mare e le città. Il paesaggio a dominante urbana sarà integrato da nuove qualità paesaggistiche e congrui interventi di sistemazioni a giardino a scopo di mitigazione l'impatto della viabilità di accesso al porto risultante invasiva allo stato attuale rispetto al contesto storico e monumentale della città storica, delle mura e del castello.

Al fine del ripristino dell'originario rapporto fra Castello e mare, strategicamente finalizzato alla realizzazione del "Parco del Porto" l'ipotesi progettuale prevede interventi di mitigazione e ri-naturalizzazione progressiva dell'area attraverso:

- ri-modellazione morfologica delle relazioni fra Castello e mare, attraverso l'impiego di tecniche ingegneristiche di interrimento/ricopertura della viabilità veicolare di accesso al porto;

- rigenerazione dell'area intorno alla Porta Marina attraverso l'eliminazione di superfetazioni e di edifici incongrui in disuso;
- sistemazione della passeggiata lungomare della banchina del porto turistico e degli spazi pubblici intorno alla porta Marina e alla Fontana;
- realizzazione di percorsi ciclopedonali sotto le mura e lungomare;
- mitigazione ambientale attraverso piantumazione delle "colline in terra", delle ciglia di servizi da realizzarsi "a tunnel" sopra la strada, delle aree sotto le mura;
- realizzazione di un minipolo di parcheggio e scambio nei pressi del nuovo porto turistico in connessione con il percorso della pista ciclabile intercomunale;
- restauro delle mura urbane antiche e degli edifici di valore storici e/o documentario intorno alla porta Marina.

L'ambito di intervento è situato nel centro urbano di Barletta, in stretta relazione con l'attuale Porto commerciale a lato del Castello, dei giardini delle mura, del tessuto compatto del centro storico.

Nel Piano Regolatore del Porto è prevista la realizzazione di un Porto turistico localizzato ad Est nell'ambito del porto esistente. Nell'elaborato progettuale si assume questa previsione focalizzandosi inoltre sulla realizzazione sostenibile di una viabilità dedicata al collegamento del porto con la rete stradale extraurbana, minimizzando l'impatto del traffico pesante sulla rete urbana. La viabilità portuale, secondo le indicazioni del PTCP, si sviluppa in un primo momento sulla banchina portuale e prosegue lungo il percorso della ferrovia dismessa; la viabilità urbana, invece, segue il percorso attuale.

Al fine di garantire la continuità pedonale e percettiva fra il Castello e il mare, in cui sarà incastonato il nuovo porto turistico, si è scelto di sfruttare la differenza di quota già presente tra il piano del Castello e il piano stradale, interrando/dissimulando sia la viabilità portuale che quella urbana, tramite la realizzazione di una collina in terra inerbata e di una serie di "ciglia", costituite da piani inclinati inerbati nella parte superiore, destinati ad ospitare belvedere e gradonate per spettacoli all'aperto tipo "*Son et lumière*". Le stesse "ciglia", nella parte inferiore orientata verso il mare, sono in grado di accogliere al loro interno volumetrie destinate a servizi per i cittadini, i turisti e gli utenti del Porto turistico.

Allo stesso tempo si prevede di liberare visivamente la porta di accesso a Piazza Marina, con la demolizione e delocalizzazione dei volumi incongrui. Anche in questo ambito si prevede la realizzazione di un Hub, minipolo di interscambio fra pista ciclabile e percorsi pedonali/veicolari, localizzabile all'interno di una delle suddette "ciglia".

È possibile l'attuazione programmata di un nuovo modello di turismo sostenibile, anche ricorrendo al Partnerariato Pubblico Privato, preso atto dell'esistenza, intorno alla zona della Porta Marina, di volumi incongrui di tipo strumentale in disuso. Si propone che essi possano essere oggetto di un'eventuale demolizione e ricostruzione attraverso tecniche peregrative

di trasferimento dei diritti edificatori da concentrarsi in altre aree destinate contigue secondo un progetto di riassetto morfologico dello spazio pubblico intorno alla porta e alla fontana. La destinazione turistico-ricettiva-commerciale dei nuovi volumi sembra essere appropriata per i luoghi da rigenerare.

2. SCELTA DELLE ALTERNATIVE

La tematica dominante dell'intervento è la riqualificazione ambientale e paesaggistica dei luoghi storici di fronte al mare.

La tematica dominante dell'intervento ha un fulcro nell'interramento della viabilità di accesso al porto che oggi presenta una barriera fisica e visiva, una cesura, fra il Castello e il mare. Le alternative di intervento possibili quindi sono prioritariamente indirizzate alla comprensione dello stato attuale e dei motivi che hanno portato allo stesso. Un'analisi sintetica consente di inquadrare velocemente il problema in termini di *anamnesi, diagnosi e cura*.

2.1 Anamnesi

La realizzazione del porto commerciale ha interrotto le relazioni dirette fra Castello e mare. Gli effetti dannosi sulla struttura urbana consolidata e storica (Castello e fortificazioni a mare) sono i seguenti:

- separazione fisica e visiva dal mare a causa della mobilità veicolare/camionale
- inquinamento e carenza di zone pedonali lungomare davanti al Castello
- interruzione della continuità fisica e formale del lungomare Est ed Ovest

2.2 Diagnosi

L'evoluzione della cultura urbanistica e la richiesta di maggiore disponibilità di spazi pubblici pedonali in ambiti paesaggisticamente delicati.

È indispensabile ricercare una soluzione organica che risolva positivamente la separatezza fisica e visiva delle aree del Castello dal mare pur preservando la funzionalità dell'accesso camionale e veicolare alla zona portuale, aumentando l'attrattività dei luoghi destinati al turismo e al tempo libero fronte mare.

2.3 Cura

Nel merito di una riconfigurazione morfologica dell'area del Castello, l'idea progettuale consiste nella dissimulazione della viabilità esistente di accesso al Porto tramite interrimento (attraverso la realizzazione di "colline e ciglia" a forma di tunnel inerbite).

Trattasi anche di un intervento di ri-naturalizzazione che mira al recupero all'uso pedonale e ciclabile di un tratto di lungomare davanti al Castello, attuato con tecniche moderne e innovative sotto l'aspetto fruitivo e paesaggistico.

Si rimanda alla Relazione Tecnica per la descrizione delle condizioni ambientali generali e dello stato dei luoghi.

Tra le alternative possibili, effettuando un'analisi multicriteria della quale si omettono i tipici passaggi che saranno invece ripresi negli ulteriori livelli di progettazione, si è optato per interrare l'attuale via camionale e urbana di accesso al Porto ri-naturalizzandone la copertura al fine di restituire pregio paesaggistico e consentire la fruizione ricreativa delle aree del Castello e quella di futura portualità turistica nell'ambito del Porto commerciale.

La proposta progettuale si completa con le *facilities* di supporto alla rinnovata vocazione e fruizione dei luoghi (comprendendo la rigenerazione dell'area di Porta Marina), come verrà di seguito descritto.

3. PROGETTO DELLA SOLUZIONE SELEZIONATA



Figura 5: Vista aerea di progetto

3.1 Creazione di ciglia e colline sopraelevate

La rigenerazione morfologica e il riassetto funzionale dell'area del Castello verso il mare/porto avviene attraverso l'uso di tecniche di ri-copertura e dissimulazione delle strade veicolari fronte Castello, finalizzate al restauro del paesaggio ed al ripristino dell'assetto storicamente consolidato. A seguito della deviazione del traffico dei mezzi pesanti in accesso/uscita dal Porto commerciale che si somma al traffico urbano esistente, si creerebbe un'ulteriore cesura fra il parco del Castello e il futuro porto turistico. Tale cesura viene superata creando una viabilità dedicata al collegamento del porto con la rete stradale extraurbana, minimizzando l'impatto del traffico pesante sulla rete urbana, entrambe dissimulate dalla creazione di "ciglia e colline sopraelevate". La viabilità proseguirebbe, quindi, "a tunnel", in parte interrata, in parte sfruttando la differenza di quota tra il Castello e il piano stradale a livello delle banchine portuali, consentendo la continuità pedonale ad un percorso che dall'area Castello possa condurre verso il porto nell'area in cui è prevista la realizzazione dell'approdo turistico.

3.2 Sistemazione a verde del Parco del Castello

L'area del Parco del Castello viene ampliata tramite la realizzazione di una collina in terra inerbata e di una serie di "ciglia", costituite da piani inclinati inerbati nella parte superiore, destinati ad ospitare belvedere e gradonate per spettacoli all'aperto tipo "*Son et lumière*". Le stesse "ciglia", nella parte inferiore orientata verso il mare, sono in grado di accogliere al loro interno volumetrie destinate a servizi per i cittadini, i turisti e gli utenti del Porto turistico.

L'ambito urbano di Barletta ha una distribuzione delle aree verdi che appare disomogenea e nettamente insufficiente, se rapportata alla superficie comunale e soprattutto al numero di abitanti. Se poi si prende in considerazione la qualità del verde effettivamente fruibile dai cittadini il valore di superficie a disposizione per abitante diminuisce ancora di più.

Nel territorio di Barletta occorre quindi prevedere un potenziamento delle aree verdi nel tessuto urbano, possibilmente interconnesse in una rete del verde, per migliorare il microclima urbano. Occorre altresì promuovere la funzione sociale e l'educazione ambientale del verde urbano progettando spazi ricreativi e salutari. I parchi e i giardini di quartiere possono contribuire alla qualità urbana in termini estetici e culturali, imprimendo carattere al territorio attraverso elementi riconoscibili ed identitari o rivalutando il verde esistente a carattere strutturante come punto di contatto tra l'ambito insediato e quello naturale.

Ciò vale in particolare modo per il parco circostante il castello, laddove la mitigazione ambientale attraverso la piantumazione delle "colline in terra", delle "ciglia" di servizi da realizzarsi "a tunnel" sopra la strada, delle aree sotto le mura, avverrà mediante l'impiego di specie vegetali sia autoctone, sia esotiche, in grado di adattarsi alle condizioni stagionali del lungomare.

Pertanto, per quanto riguarda la vegetazione arborea del parco le specie da utilizzare saranno essenzialmente *Pinus halepensis*, *Quercus ilex*, *Melia azedarach*, *Cercis siliquastrum*, *Tamarix gallica*, *Ficus retusa*, *Jacaranda mimosaefolia*.

Le "ciglia" saranno interessate dall'impianto di vegetazione erbacea ed arbustiva a bassa necessità di manutenzione, tipiche delle garighe costiere (i riferimenti sono le associazioni alotolleranti di costa rocciosa *Crithmo-Limonietum apuli* e *Crithmo maritimi-Inuletum crithmoidis*), quali *Crithmum maritimum*, *Inula crithmoides* e *Helichrysum italicum*.

Il grande parco urbano di progetto, oltre a rivestire il ruolo di ganglio ecologico di nuova formazione, può così assumere una dimensione di riqualificazione mista ecologico-fruitiva, idonea quindi per la ricucitura e l'ampliamento del verde urbano pubblico esistente.

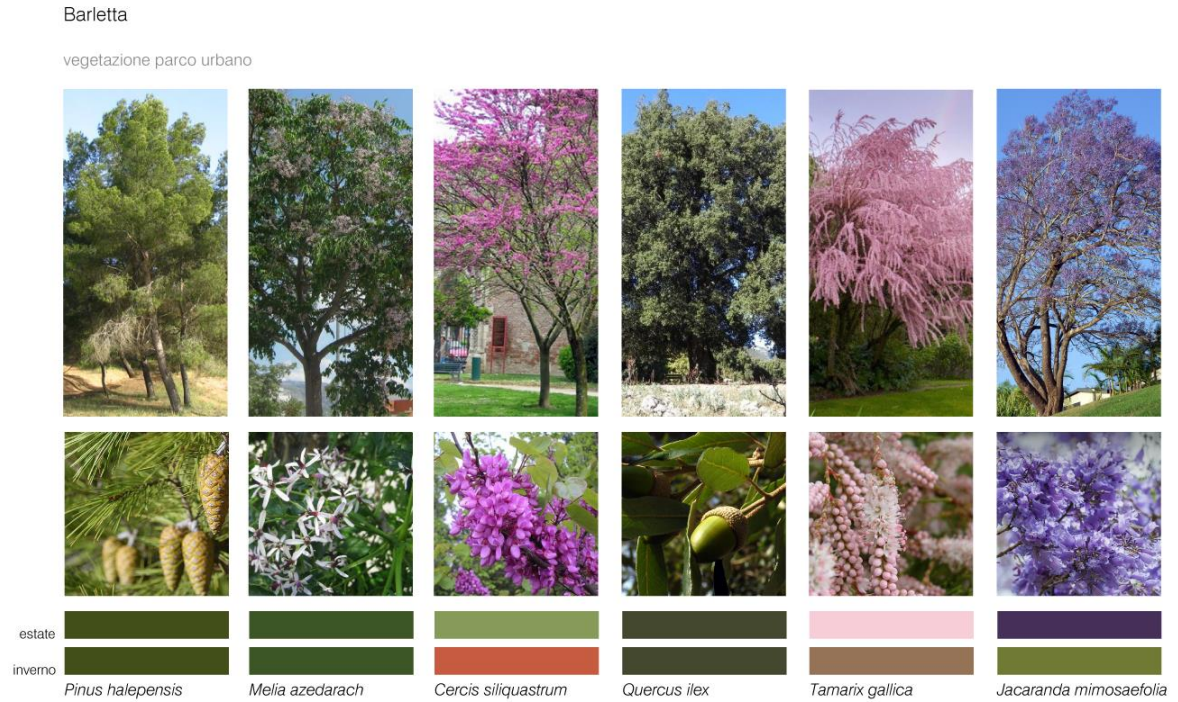


Figure 6: Abaco del verde

3.3 Servizi e attrezzature del Porto Turistico

Le stesse “ciglia”, sono caratterizzate dalla multifunzionalità, infatti le stesse nella parte inferiore orientata verso il mare, sono in grado di accogliere al loro interno volumetrie destinate a servizi per i cittadini, i turisti e gli utenti del Porto turistico, quali bar-ristoro, *infopoint*, servizi igienici, negozi, ecc. La finalità è quella di garantire la totale fruibilità dell’area, sia da parte dei futuri utenti del porto turistico, sia da parte dei cittadini residenti, oltre che la creazione di un nuovo polo attrattore che di riflesso valorizzi l’intera area del centro storico e urbano.



Figura 7: Vista di progetto

3.4 Parcheggio multipiano interrato

La creazione di un nuovo polo attrattore è completamente funzionale se prevede la creazione di tutte le attrezzature necessarie alla fruizione dello stesso e superi le problematiche che si potrebbero innescare, quali la dotazione di parcheggi scambiatori. Anche nel caso di Barletta, come negli altri interventi, è di fondamentale importanza la creazione di un *hub* - minipolo intermodale fra le varie mobilità. A Barletta viene sfruttata la presenza dei nuovi volumi al di sotto delle “ciglia” per la creazione di un parcheggio multipiano interrato di interscambio fra le varie forme di mobilità (carrabile, TPL, ciclabile, pedonale).

3.5 Rigenerazione dell’area di “Porta Marina”

L’area di accesso a Piazza Marina risulta attualmente visivamente occultata dalla presenza di volumi incongrui e in pessimo stato di conservazione.

L’intervento prevede, quindi, di liberare visivamente la porta di accesso a Piazza Marina, con la demolizione e delocalizzazione dei volumi incongrui. Anche in questo ambito si prevede la realizzazione di un *Hub*, minipolo di interscambio fra pista ciclabile e percorsi pedonali/veicolari, localizzabile all’interno di una delle suddette “ciglia”.

È possibile l’attuazione programmata di un nuovo modello di turismo sostenibile, anche ricorrendo al Partnerariato Pubblico Privato, preso atto dell’esistenza, intorno alla zona della Porta Marina, di volumi incongrui di tipo strumentale in disuso. Si propone che essi possano essere oggetto di un’eventuale demolizione e ricostruzione attraverso tecniche perequative di trasferimento dei diritti edificatori da concentrarsi in altre aree destinate contigue secondo

un progetto di riassetto morfologico dello spazio pubblico intorno alla porta e alla fontana. La destinazione turistico-ricettiva-commerciale dei nuovi volumi sembra essere appropriata per i luoghi da rigenerare.

3.6 Pista ciclabile

È prevista la realizzazione di percorsi ciclopedonali sotto le mura e sul lungomare, attrezzati grazie alla presenza dei minipoli, all'interno dei quali sono previste numerose attrezzature di servizio agli utenti. Il percorso, quindi, dalla pista ciclabile esistente sul lungomare Pietro Mennea, si incunea in Piazza Marina, prosegue nel Parco del Castello (alle spalle dello stesso), supera la nuova viabilità interrata con l'ausilio della collina inerbita e continua su viale Regina Elena.

4. LE ULTERIORI OPERE PER LA FRUIZIONE DEI LUOGHI

4.1 La *vision* futura: gli interventi di attrezzatura e mitigazione

L'area di progetto del "Parco del Porto e del Castello a mare" si estende da Est a Ovest del Castello ed è caratterizzata dalla strategia di **riconfigurazione morfologica delle relazioni originarie fra Castello e mare** oltre che da una **migliore permeabilità trasversale e funzionalità dell'accessibilità veicolare/camionale dalla città al porto**.



Figure 8: Vista aerea di progetto

La massa del Castello e delle fortificazioni/mura urbane domina il paesaggio urbano verso il mare pur avendo perduto il rapporto fisico diretto con l'acqua, essendosi interposta la colmata progressiva delle aree portuali. Il ripristino di un rapporto diretto fra le aree del castello e il mare è l'obiettivo strategico della proposta progettuale che è anche **una grande opera di risarcimento ambientale e paesaggistico a favore dello spazio pubblico a dominante pedonale**.

L'**ordito dei nuovi percorsi pubblici di accesso** al mare trova la direzione prospettica dominante nell'espansione centrifuga delle direttrici geometriche delle fortificazioni. Su questa trama sono state impostate le nuove "colline" e "ciglia" a dominante verde. Esse si dipartono dal fossato circostante il Castello e coprono la strada di accesso veicolare/camionale al Porto e al Lungomare. La strada esistente verrà dissimulata sotto coperture inerbite che scendono verso il mare e il Porto turistico.

Intorno al Castello il sedime dell'antica ferrovia viene utilizzato per incanalare il traffico camionale da e verso il porto commerciale nella cui area il Piano Regolatore del Porto prevede la possibilità di realizzare un nuovo porto turistico.

Una soluzione fattibile per eliminare la barriera fra mare e terra e il Castello prevede la realizzazione di una galleria sopra l'infrastruttura stradale esistente da ricoprire con terra e bastioni per realizzare delle "ciglia" e delle "colline" che consentono di dissimulare la strada sottostante e di realizzare un superamento della strada permettendo agli utenti cittadini e turisti di superare il fossato del castello ed arrivare al mare e alla darsena del nuovo porto turistico senza barriere.

Queste nuove "ciglia" prolungano il fossato verso il porto e sono aperte verso il mare, contengono i nuovi servizi portuali e commerciali del porto turistico ovvero sono disposte con le coperture a dominante verde come degli spalti verso il Castello, luoghi che possono essere utilizzati per la visione panoramica e spettacolare dello stesso monumento. Le tecniche di intervento per la ricopertura delle infrastrutture viarie saranno quelle di tipo stradale per la realizzazione dei viadotti in conci prefabbricati poi completato con sponde laterali riempite di terra.

Una fascia di piantate vegetali con funzioni di ri-naturalizzazione schermanà la zona filtro fra Porto e Castello.

La zona intorno a Porta Marina è oggetto di uno specifico **intervento di rigenerazione urbana degli edifici esistenti e dello spazio pubblico** che opererà per la demolizione di tutti i volumi incongrui che saranno ricostruiti "in forma di braccia aperte" verso il mare ed ospiteranno servizi commerciali, ricettivi e turistici dell'area anteportuale fra la fontana e la Porta Marina. Questa idea è coerente alle previsioni del DPP per il PUG.

Un'ipotesi di **Partnership Pubblico Privato prevede l'uso di tecniche perequative e di delocalizzazione delle cubature esistenti ed incongrue** in altre aree limitrofe con premialità differenziate a sostenere la fattibilità delle operazioni di rigenerazione previste (demolizione e ricostruzione).

4.2 I materiali costruttivi sostenibili

I materiali utilizzati negli interventi di ricucitura paesaggistica sono identitari e sostenibili: TERRA, VEGETAZIONE, PIETRA, LEGNO, MATERIALI INNOVATIVI

4.2.1 Terra

La terra intesa come scavo e come riempimento è un materiale primario che può essere utilizzata con tecniche contemporanee. Al fine di realizzare nuovi paesaggi che dissimulano ed occultano infrastrutture di mobilità ovvero nuovi insediamenti di servizio in posizioni sensibili rispetto a beni di rilevanza paesaggistica e monumentali. Con la terra si possono realizzare opere di raccordo e collegamento ovvero colline e declivi.

Nel sito di Barletta la terra è stata utilizzata la dissimulazione delle strade veicolari di accesso al Porto.

4.2.2 Vegetazione

Nell'ambito del programma di ri-naturalizzazione e di risarcimento paesaggistico, obiettivo primario del disegno di restauro del paesaggio del DPRT allegato, lo studio dell'impianto vegetazionale originario dei luoghi a Barletta e l'impiego delle essenze caratteristiche, storicamente consolidate nella cultura agraria locale (cfr. Abaco delle essenze), costituiscono la principale strategia progettuale adottata.

2.4.3 Pietra

Riutilizzare materiali di scarto provenienti da lavorazioni industriali posizionate in modo incongruo in un luogo trasferendole in altri luoghi vicini bisognosi di interventi strutturali di riempimento attraverso lo stesso tipo di materiale senza incidere ancora su nuove cave di prestito. L'industria contemporanea utilizza macchine evolute per la lavorazione della pietra che costituisce una risorsa della regione ineliminabile e offre una specializzazione di alto livello artigianale apprezzata in Italia all'estero. Le nuove lavorazioni della pietra implicano una grande attenzione nella riutilizzazione degli scarti, polveri o materiali di risulta frantumati, con la creazione di nuovi prodotti industriali alternativi al semplice consumo delle cave di pietra tradizionali. La pietra in versione tradizionale ed innovativa può caratterizzare le pavimentazioni e l'arredo urbano dello spazio pubblico della fascia costiera alternandosi all'uso del materiale legno più leggero e reversibile. La pietra può essere realizzata in versione leggera e sottile armata con materiali tipo PET e assumere forme curve e complesse attraverso processi di pressopiegatura.

Nel sito di Barletta è stata utilizzata per la finitura della pavimentazione di aree di sosta e della passeggiata pedonale lungomare.

4.2.3 Legno

I nuovi sistemi insediativi modulari destinati a funzioni di servizio sono stati concepiti come interventi leggeri resilienti, sospesi sul terreno e reversibili che si appoggiano leggermente su siti sensibili. Per questi sistemi di costruzione innovativi, il materiale legno, trattato ad immersione nell'autoclave, per resistere all'aggressività degli agenti atmosferici e del clima marino, sembra essere il più indicato per estrinseche caratteristiche di leggerezza.

Nel sito di Barletta il legno è stata utilizzato per la realizzazione della pavimentazione della banchina lungomare del porto turistico e dei moduli dei servizi (pergolati, attrezzature, piattaforme) della passeggiata pedonale lungomare. Questi moduli si compongono di pali e di una trama di collegamento su cui sono appoggiati gli spazi di servizio loro volta coperti con vele che contengono pannelli fotovoltaici. La funzione di copertura e di produzione di queste vele è implementata da quella della produzione di energia alternativa e li rende autonomi dal punto di vista del fabbisogno energetico.

4.2.4 Materiali innovativi e di sintesi

I materiali costruttivi tradizionali (terra, pietra, legno, paglia, canapa) sono usati e/o re-interpretati attraverso tecniche innovative contemporanee di ibridazione con ulteriori materiali di sintesi che compongono nuovi prodotti afferenti a risultati di ricerca dell'industria 4.0 ovvero possono essere impiegati (anche ibridati con i materiali naturali) nella realizzazione di opere artistiche e/o di arredo urbano *site specific* per l'attrezzatura dei nuovi luoghi ed aree di spazio pubblico lungo i percorsi ciclopedonali lungomare.

5. ASPETTI ECONOMICO FINANZIARI

L'intera opera prefigurata dall'idea di progetto, i cui lavori potrebbero assommare a c.ca 50 M€, può essere eseguita per stralci funzionali successivi in funzione delle fonti di finanziamento reperite.

5.1 Stralci funzionali e cronoprogramma

Il primo stralcio funzionale, di cui al seguente quadro economico, riguarda la realizzazione dell'intera nuova sede stradale in posizione planoaltimetrica idonea, previa dismissione della sede precedente, la realizzazione della copertura strutturale e la sistemazione del primo ciglio inerbito di levante per un tratto di 50 m.

Il primo stralcio funzionale descritto potrà essere realizzato in 18 mesi.

ATTIVITA'	anno 1												anno 2												anno 3											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
progettazione definitiva	■	■	■																																	
approvazioni				■	■	■	■	■	■																											
progettazione esecutiva									■	■																										
approvazioni										■																										
gara d'appalto e aggiudicazione											■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■												
lavori																																				
collaudi																																				■

5.2 Quadro economico

Il Quadro economico del primo stralcio funzionale (intera nuova sede della via Ferdinando Cafiero, primo tratto a levante per 50 m di copertura della carreggiata stradale circa e relativo ciglio inerbito), è quello che segue.

QUADRO ECONOMICO		
a)	Lavori	3.815.000,00
a.1)	lavori soggetti a ribasso d'asta	3.738.700,00
a.1.1)	lavori a misura	
a.1.2)	lavori a corpo	
a.1.3)	lavori in economia	
a.2)	oneri della sicurezza, non soggetti a ribasso d'asta;	76.300,00
b)	Somme a disposizione della stazione appaltante	1.428.938,00
b.1)	lavori in economia, previsti in progetto ed esclusi dall'appalto, ivi inclusi i rimborsi previa fattura;	
b.2)	rilievi, accertamenti e indagini;	30.000,00
b.3)	allacciamenti ai pubblici servizi;	15.000,00
b.4)	imprevisti;	190.750,00
b.5)	acquisizione aree o immobili e pertinenti indennizzi;	-
b.6)	accantonamenti, (se applicabile);	-
b.7)	Spese tecniche:	
b.7.1)	spese per polizze assicurative per la copertura dei rischi di natura professionale (se applicabile)	
b.7.2)	spese di carattere strumentale sostenute dalle amministrazioni aggiudicatrici (se applicabile)	
b.7.3)	spese tecniche relative alla progettazione, alle necessarie attività preliminari, al coordinamento della sicurezza in fase di progettazione, alle conferenze di servizi, al coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione	99.000,00
b.7.4)	importo relativo all'incentivo per funzioni tecniche di cui all'articolo 113, comma 2, del Codice;	76.300,00
b.8)	spese per attività tecnico amministrative connesse alla progettazione, di supporto al responsabile del procedimento, e di verifica e validazione;	76.300,00
b.9)	eventuali spese per commissioni giudicatrici;	8.910,00
b.10)	spese per pubblicità e, ove previsto, per opere artistiche;	10.000,00
b.11)	spese per accertamenti di laboratorio e verifiche tecniche previste dal capitolato speciale d'appalto, collaudo tecnico amministrativo, collaudo statico ed altri eventuali collaudi specialistici;	30.000,00
b.12)	I.V.A., eventuali altre imposte e contributi dovuti per legge:	
b.12.1)	IVA per lavori	839.300,00
b.12.2)	IVA per prestazioni professionali	45.166,00
b.12.3)	Contributo Casse di Previdenza	8.212,00
COSTO COMPLESSIVO DELL'OPERA		5.243.938,00

5.3 Ulteriori fonti di finanziamento

Per stabilire una relazione certa di partenariato tra pubblico e privato è necessario stabilire statuto e valore dello scambio.

In una congiuntura di trasformazione che investe sia la struttura sociale sia quella istituzionale, non è possibile passare direttamente alla quantificazione dell'interesse reciproco, in quanto gli statuti giuridici e antropologici del pubblico e del privato stanno oggi, di fatto, subendo mutazioni esponenziali, per cui, regole e strumenti, tanto progettuali

quanto amministrativi, tradizionali, concorrono solo a mettere fuori mercato e fuori contesto gli interventi.

È un tema di funzioni e dei servizi abilitanti, di nuove istanze di cittadinanza, e dunque di una concezione dello spazio, sia pubblico sia privato, del tutto nuove: nuovi modi dell'abitare, che hanno bisogno di ripensare il residenziale tanto quanto lo spazio pubblico, in funzione delle nuove reti sociali e delle relative economie.

Il progetto di trasformazione urbana in sé ha sempre dovuto fare i conti con le esternalità, e quindi su varie scale del contesto in cui si inseriscono gli interventi, ma la letteratura dei programmi complessi e/o integrati, sia nazionali sia regionali, si è sempre sottratta al confronto con le strategie di sviluppo del contesto, fermando di al computo quantitativo, lasciando che fosse il mercato a regolare valore e forme del dividendo degli interventi.

La progressiva diminuzione degli afflussi di cassa per gli enti locali, è paradossalmente la ragione per cui il legislatore negli anni '90 aveva pensato ai programmi complessi e integrati ed ha svelato l'inconsistenza di operazioni finanziarie sganciate dalle ricadute economiche ed ecologiche degli interventi. Non solo l'interesse pubblico non era soddisfatto ma lo stesso interesse privato non veniva premiato dal mercato.

Non siamo più in regime di domanda anelastica

Il mercato non si trova, nel caso di concorrenza perfetta, ma è ancora presente in un singolare caso in cui un monopolio e un monopsonio si elidono a vicenda nella contrazione del rapporto, il cui statuto è, di fatto, una modificazione delle relazioni e dei valori del contesto. Per cui, nel passaggio tra lo scambio patrimoniale tra pubblico e privato, a uno scambio sulla redditività, chiaramente, è la capacità di valorizzazione del patrimonio, quella che fa la differenza. Ed è questa differenza, *surplus*, che viene divisa tra pubblico e privato. Quindi va trattato come un tema di creazione e non di spostamento del valore, siamo più vicini al posizionamento strategico e alla creazione di nuovo mercato, che per il pubblico, significa, non più cessioni volumetriche ma capacità di governare la ricaduta delle trasformazioni prodotte sul territorio, creando nuovi flussi, evitando la concentrazione della ricchezza prodotta. Il surplus per il pubblico, quindi, deve avere natura dinamica, capacità di istituire e far circolare il valore. Quindi non solo prelevare valore ma trasformare quel valore in leve per l'implementazione delle proprie competenze governando i flussi delle esternalità, un vero e proprio strumento di *welfare* locale, dove per *welfare*, non si intendendo solo beni e servizi per la cittadinanza ma, e qui sta l'innovazione, in leve dell'innovazione della partecipazione della cittadinanza, attraverso l'attivazione di nuove economie da quel surplus. Si tratta di circolarità e flussi, non solo scambi finanziari, che attivano solo concentrazioni e speculazioni sulla ricchezza prodotta.

Perché proprio nelle trasformazioni urbane?

Perché lì si concentrano gli strumenti di conformazione del suolo e la funzione di gestione. Caso emblematico è la coproduzione di paesaggio, come nella presente proposta, che punta alla riqualificazione e alla tutela attiva della linea osmotica tra mare e terra che caratterizza il paesaggio della BAT. Come si evince dagli strumenti di partecipazione tanto per la definizione del PPTR quanto per la realizzazione del PTCP, etc, la BAT manca di

un'identificazione delle comunità in un territorio. Il territorio, infatti, è la capacità di una popolazione di riconoscersi in luogo. Da questa interazione tra i sistemi antropici e quelli ambientali evolve il territorio. Che la nuova provincia manchi di questa capacità, lo si evince anche dalla configurazione del territorio, frammentata sia nelle concentrazioni urbane sia nella sua rete rurale.

Dunque, la scommessa è proprio quella di usare il potere conformativo e gestionale dei programmi complessi per scaturirne la partecipazione effettiva delle comunità locali alla ricostruzione del paesaggio, ridefinendone il rapporto economico e percettivo-paesaggistico.

La città privata, concorre così alla strutturazione e alla gestione della nuova città pubblica, per questo, è fondamentale che un'operazione ambiziosa come quella di ricostruire la linea osmotica tra mare e terra, non può non essere condotta che con strumenti di effettiva partecipazione degli attori privati al processo di rigenerazione territoriale. È una scommessa amministrativa in continuità con quella avviata dalla provincia di dotarsi di una strategia di sviluppo territoriale, al fine di guidare la strategia a scala locale.

Pertanto, è nei presidi strategici dei programmi pilota che deve partire la trazione polare verso il processo di riconnessione di un tessuto territoriale frammentato.

Il DPRT, prende le mosse da questa visione strategica - la ricostruzione partecipata del territorio - che deve, come prevede la legge 21/08 da cui discende tale strumento programmatico, attivare programmi integrati di rigenerazione strategici nella composizione della *vision* generale.

E', dunque un tema di scale, e di relazioni tra le competenze amministrative ai vari livelli: pertanto, la strategia che dal PTCP attraverso i piani strategici definisce la programmazione confluita nel DPRT, deve dotarsi di strumenti flessibili di *governance multilevel*.

Per farlo basta dar corpo amministrativo al protocollo d'intesa in modo da gestire in un'unica cabina di regia i partenariati di scala urbana, e sottrarli alla frammentarietà degli interessi privati.

Interessi privati esausti e/o insolescenza in quanto residui di economie esaurite e di una pressione antropica spontanea, lungo la linea di costa, seguita al fallimento delle politiche insediative della riforma agraria.

Per cui, tanto la riconfigurazione del paesaggio rurale quanto la riconversione dell'archeologia industriale, devono far parte di un progetto integrato di territorio, di cui i PIRU e i PIRT, sono la specificazione attuativa di una strategia di coordinamento dei vari strumenti programmatici.

Pertanto, il DPRT dispone le linee guida per la *governance multilevel* per il processo di rigenerazione territoriale e il la messa a sistema degli strumenti vigenti e attiva una strategia di attuativa che va dalla piccola scala degli interventi di riconversione urbanistica, industriale e paesaggistica, di cui 5 progetti proposti rappresentano i prototipi pilota.

Per esplicitare la funzione di gestione dei programmi integrati di rigenerazione, senza la quale è pressochè inutile attivare strumenti quali i PIRU che operano uno spostamento sull'agente privato delle funzioni di conformazione, al fine di snellire la tradizionale pratica

pianificatoria attraverso i cambiamenti delle funzioni e dei carichi urbani, è necessario intercettare la convergenza dell'interesse collettivo a tutti livelli della programmazione - UE, nazionale, regionale, provinciale e locale - e implementare il Protocollo d'intesa, inserendo nella strategia di coordinamento anche i piani d'ambito, deputati alla gestione delle funzioni sociale, economiche e non solamente urbanistiche e infrastrutturali, che le proposte progettuali andranno a implementare in maniera partecipata e incrementale.

5.3.1 Pubblico

INTERVENTI - BARLETTA		TIP.	FESR 2014-2020													
			A.1	A.2	A.3	A.4	A.5	A.6	A.7	A.8	A.9	A.10	A.11	A.12		
CIGLIA SOPRAELEVATE	PU															
SISTEMAZIONE A VERDE DEL PARCO CASTELLO	PU															
RIGENERAZIONE "PORTA MARINA"	PR/PU															
PISTA CICLABILE	PU															
SERVIZI E ATTREZZATURE PORTO TURISTICO	PR															
PARCHEGGIO MULTIPIANO INTERRATO	PR/PU															
INTERVENTI - BARLETTA		TIP.	FEAMP 2014-2020													
			M.5.69	M.4.63	M.2.47	M.2.48	M.1.26	M.1.32	M.1.41	M.1.42						
CIGLIA SOPRAELEVATE	PU															
SISTEMAZIONE A VERDE DEL PARCO CASTELLO	PU															
RIGENERAZIONE "PORTA MARINA"	PR/PU															
PISTA CICLABILE	PU															
SERVIZI E ATTREZZATURE PORTO TURISTICO	PR															
PARCHEGGIO MULTIPIANO INTERRATO	PR/PU															
INTERVENTI - BARLETTA		TIP.	PSR 2014-2020													
			M01	M02	M03	M04	M05	M06	M07	M08	M09	M10	M11	M16	M19	M20
CIGLIA SOPRAELEVATE	PU															
SISTEMAZIONE A VERDE DEL PARCO CASTELLO	PU															
RIGENERAZIONE "PORTA MARINA"	PR/PU															
PISTA CICLABILE	PU															
SERVIZI E ATTREZZATURE PORTO TURISTICO	PR															
PARCHEGGIO MULTIPIANO INTERRATO	PR/PU															

5.3.2 Partenariati pubblico-privati

L'attuazione dell'Ambito può avvenire con modalità differenti a seconda dei casi. Al fine di promuovere la rigenerazione dell'area intorno alla Porta Marina attraverso l'eliminazione di superfetazioni e di edifici incongrui e/o in disuso, si potrebbe stabilire che la SUL realizzabile è quella riconosciuta pari alla SUL degli edifici esistenti, residenziali e non residenziali, da demolire e incrementata al massimo del 20% quale incentivo per la riqualificazione ambientale e la rigenerazione del territorio, comprensive degli interventi per la riqualificazione degli spazi pubblici intorno alla Porta e alla Fontana. Almeno l'80% della SUL massima realizzabile deve essere destinata a servizi per la fruizione e il tempo libero di qualità a basso impatto paesaggistico-ambientale; la parte restante della SUL può essere destinata a edifici produttivi congrui con la valenza ambientale del luogo. La SUL ammessa nell'Ambito, secondo le modalità soprariportate, è da realizzare prioritariamente in aree già edificate e/o artificializzate e/o degradate oggetto di demolizione e riqualificazione. Lo standard urbanistico è da computarsi pari al 100% della relativa SUL. Per le attività produttive e artigianali esistenti ed in esercizio, in alternativa alla demolizione e al riutilizzo della SUL secondo quanto sopra indicato, è ammessa l'applicazione dell'art.7 bis della LR 21/2008 (introdotto con art.9 della LR 14/2009); in particolare la delocalizzazione deve

avvenire nelle aree a disciplina confermata destinate ad attività produttive. Ciò a condizione che, ad avvenuto ripristino ambientale, le aree di sedime e di pertinenza degli edifici demoliti siano cedute al Comune.

Per quanto attiene alla realizzazione delle “ciglia e colline”, oltre che del parcheggio pluripiano, si potrebbe promuovere un accordo con i realizzatori del futuro Porto Turistico, per l’attrezzaggio di alcuni elementi che sono necessari anche alla fruizione del porto stesso. La restante parte, rimane sempre a finanziabilità pubblica, con gli strumenti esplicitati nel paragrafo precedente.